

One piece door module for automotive vehicle

Patent number: DE19819632
Publication date: 1999-11-11
Inventor: PFEIFFER BERNHARD (DE); REUTER FRANK (DE);
PLATZ REINHOLD (DE)
Applicant: TICONA GMBH (DE)
Classification:
- international: B60J5/00; B60J5/04
- european: B60J5/04E
Application number: DE1981019632 19980505
Priority number(s): DE1981019632 19980505

Also published as:

EP0955191 (A2)
JP11342744 (A)
EP0955191 (A3)
EP0955191 (B1)
CZ294701 (B6)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE19819632

Abstract of correspondent: **EP0955191**

Module has integral electrical components. The supply is carried from a central connector to built in functional units.

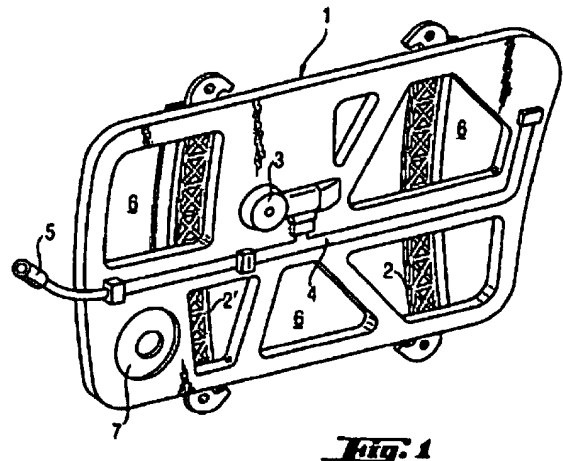


Fig. 1

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



①⑨ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 198 19 632 A 1**

⑤① Int. Cl.⁶:
B 60 J 5/00
B 60 J 5/04

②① Aktenzeichen: 198 19 632.6
②② Anmeldetag: 5. 5. 98
④③ Offenlegungstag: 11. 11. 99

DE 198 19 632 A 1

⑦① Anmelder:
Ticona GmbH, 65451 Kelsterbach, DE

⑦② Erfinder:
Pfeiffer, Bernhard, Dr., 65510 Hünstetten, DE;
Reuter, Frank, 63853 Mömlingen, DE; Platz,
Reinhold, Dipl.-Ing., 64367 Mühlthal, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

- ⑤④ **Einstückiger Türmodul für Kraftfahrzeuge**
⑤⑦ Die Erfindung betrifft einen einstückigen Türmodul für Kraftfahrzeuge aus thermoplastischem Kunststoff umfassend eine selbsttragende Trägerplatte und eine Vielzahl von integralen Halteelementen in Form von Erhebungen, Vertiefungen und Ausnehmungen. Als zusätzlichen integralen Bestandteil enthält der erfindungsgemäße Türmodul elektrisch leitende Stromverbindungen von einem zentralen Anschluß an jeweils einzubauende Funktionselemente.

DE 198 19 632 A 1

Beschreibung

Die vorliegende Erfindung betrifft einen einstückigen Türmodul für Kraftfahrzeuge aus thermoplastischem Kunststoff umfassend eine selbsttragende Trägerplatte und eine Vielzahl von integralen Halteelementen in Form von Erhebungen, Vertiefungen und Ausnehmungen, mit dem die Montage der Kraftfahrzeuge erleichtert wird.

Die fortschreitende Automatisierung bei der Montage von Kraftfahrzeugen macht es notwendig oder mindestens hochgradig wünschenswert, dass zusammengehörende Montageeinheiten aus starren und beweglichen Teilen möglichst schon vor ihrem endgültigen Einbau in das entstehende Kraftfahrzeug für sich zusammengefügt und auf ihre bestimmungsgemäße Funktionsfähigkeit geprüft werden können.

Üblicherweise bestehen herkömmliche Türmodule aus einer Metallplatte, an die notwendige Halte- und Führungselemente angeschraubt oder angeschweisst werden. Türmodule aus Metall haben aber nachteiligerweise ein relativ hohes Eigengewicht, das im Zuge von Energieeinsparungen möglichst reduziert werden sollte.

Aus der EP-A-0 561 440 ist bereits ein Türmodul bekannt, der aus Kunststoff besteht und von seinem Gewicht her akzeptabel ist. Der aus der Literatur bekannte Türmodul ist jedoch im Hinblick auf die Vielseitigkeit seiner Verwendungsmöglichkeiten noch verbesserungswürdig.

Es bestand daher die Aufgabe, einen Türmodul zu entwickeln, der großtechnisch einfach herzustellen ist, der aber noch mehr Halte-, Führungs- und Bedienungselemente enthält und daher die maschinelle Montage noch weiter vereinfacht.

Gelöst wird diese Aufgabe durch einen Türmodul der eingangs genannten Gattung, dessen Kennzeichenmerkmale darin zu sehen sind, dass er als zusätzlichen integralen Bestandteil elektrisch leitende Stromverbindungen von einem zentralen Anschluß an jeweils einzubauende Funktionselemente besitzt.

Unter einem Türmodul ist erfindungsgemäß eine einstückige selbsttragende Trägerplatte zu verstehen, die in ihrer dreidimensionalen Geometrie im wesentlichen der Geometrie der Kraftfahrzeugtür, in die sie eingebaut werden soll, angepasst ist. Die Schichtdicke der Trägerplatte kann zwischen 0,3 bis 5 cm variieren. Trägerplatten mit geringeren Schichtdicken benötigen gegebenenfalls Verstärkungsrippen, während bei solchen mit größerer Schichtdicke auf Verstärkungsrippen verzichtet werden kann.

Der erfindungsgemäße Türmodul ist aus thermoplastischem Kunststoffmaterial aufgebaut, vorzugsweise aus glasfaser- oder kohlefaserverstärktem Kunststoff auf Basis von Polypropylen, Polyamid, Polyester, Polyphenylenoxid, Polyphenylsulfid, Polyurethan, Polycarbonat oder Blends aus Polyester mit Acrylnitril-Butadien-Styrol-Copolymeren oder mit Acrylnitril-Styrol-Acrylester-Pfropfpolymere. Als Polyester können insbesondere Polyethylenterephthalat oder Polybutylenterephthalat eingesetzt werden. Die Glasfaserverstärkung kann wahlweise mit Langfasern oder mit Kurzfasern bewirkt werden.

Der erfindungsgemäße Türmodul besitzt eine Vielzahl von aus der Fläche der Trägerplatte hervorstehender Halte- und Führungselemente als integrale Bestandteile, in die ortsfest zu fixierende Funktionselemente dauerbeständig eingepasst werden können oder die geometrisch so ausgebildet sind, dass bewegliche Funktionselemente in ihrer bestimmungsgemäßen Bewegungsrichtung lenkend geführt werden. Insbesondere sind Fensterheberschienen für das in der Kraftfahrzeugtür beweglich angeordnete Seitenfenster aus Glas in den erfindungsgemäßen Türmodul integriert so-

wie die Haltelemente für den die Bewegung der Seitenfenster bewirkenden Elektromotor. Vorzugsweise können auch noch Führungsschienen für das Seitenfenster in den seitenrandnahen Bereichen des erfindungsgemäßen Türmoduls mitintegriert sein.

Der erfindungsgemäße Türmodul wird vorzugsweise durch herkömmliche Techniken wie Spritzguß, Thermoformen, Heißpressen, Spritzprägen, Niederdruckspritzguß oder Blasformen hergestellt.

Ein integraler Bestandteil des erfindungsgemäßen Türmoduls sind die elektrischen Stromzuleitungen zu dem Elektromotor oder zu anderen Elektroaggregaten, die vorzugsweise in der Form elektrischer Leiterbahnen ausgebildet sind. Die Herstellung dieser Leiterbahnen erfolgt vorzugsweise durch Aufbringen von elektrisch leitfähigem Material auf eine elektrisch isolierende Folie und anschließendes Hinterspritzen oder Hinterpressen dieser Kombination mit thermoplastischem Kunststoff, der ein elektrisch isolierendes Material darstellt, zur Ausbildung des Türmoduls. Als elektrisch leitfähiges Material kann elektrisch leitfähige Paste oder eine dünne Metallschicht oder aufgedampftes Metall oder elektrisch leitfähiger Kunststoff, der Metallpartikeln, insbesondere Edelstahlfasern, oder Ruß oder Kohlefasern enthält, verwendet werden. Als elektrisch isolierende Folie kann eine Folie aus Polyolefin, aus Cycloolefincopolymer, aus Polyester, aus Polyphenylsulfid, aus Polyimid oder aus Polyetherimid eingesetzt werden.

Vorteilhafterweise sind die Leiterbahnen an der Stelle, an der sie aus dem Türmodul heraustreten und die den zentralen Anschluß bildet, um einen Winkel von ca. 90° abgewinkelt, um das Aufstecken von Kontaktelementen zu erleichtern.

In der vorstehend beschriebenen Ausführungsform des erfindungsgemäßen Türmoduls kann die isolierende Folie aus Kunststoff gleichzeitig die wichtige Funktion der Feuchtigkeitssperre innerhalb der Kraftfahrzeugtür übernehmen. Zur noch besseren Feuchtigkeitssperre kann zusätzlich an oder auf den Türmodul oder die Folie noch eine Dichtmasse zur Abdichtung der Fugen zu angrenzenden oder aufgesetzten Oberflächen aufgebracht oder angespritzt werden.

In einer weiteren Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Türmoduls können die Leiterbahnen als elektrisch leitende Verbindungen durch einen elektrisch leitfähigen Kunststoff, z. B. stahlfaser- oder kohlefasergefülltes Polymer, im 2-Komponenten Spritzguß oder durch 2 aufeinanderfolgende Spritzgußschritte in die Trägerplatte des Türmoduls integriert sein.

In einer weiteren Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Türmoduls können die Leiterbahnen als elektrisch leitende Verbindungen durch Heißprägen von Al- oder Cu-Folie auf die isolierende Folie aus Kunststoff oder auf die Trägerplatte des Türmoduls integriert sein.

Gleichzeitig mit den elektrischen Stromzuleitungen für den Elektromotor, der die Bewegungen der Seitenfenster hervorruft, können auch Leiterbahnen für andere Aggregate in den erfindungsgemäßen Türmodul integriert werden. Beispielsweise kann in den Türmodul, je nach Bedarf, noch ein Elektromotor zur Justierung des Außenspiegels oder auch ein Lautsprecher mit zugehörigem Lautsprechergehäuse oder Schloßgehäuse oder weitere elektrische oder elektronische Vorrichtungen, die der Sicherheit der Kraftfahrzeuginsassen dienen, eingebaut werden.

Je nachdem, ob der erfindungsgemäße Türmodul vollständig aus einem thermoplastischen Material mit vom Material her schon besonders hoher mechanischer Verschleißfestigkeit aufgebaut ist oder nicht, kann es von besonderem Vorteil sein, wenn der Türmodul, vorzugsweise wenigstens

im Bereich der Fensterheberschienen für das Seitenfenster, einer besonderen Nachbehandlung unterzogen wird, um speziell dort, im Bereich der Fensterheberschienen, eine besonders hohe Verschleißfestigkeit gegenüber den Halte- 5 rungselementen für die Seitenfenster zu gewährleisten. Die Halterungselemente für die Seitenfenster, die auf den Fensterheberschienen beweglich angeordnet sind, sind normalerweise aus Polyacetal, insbesondere aus Polyoxymethylen, gefertigt. Zur Nachbehandlung kann der erfindungs- 10 gemäße Türmodul einer Coronasprühentladung oder einer Plasmabehandlung oder einer Flammbehandlung unterzogen werden, die wenigstens im Bereich der Fensterheberschienen für das Seitenfenster zur Anwendung kommt.

In einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann die Verschleißfestigkeit gegenüber den Halteelementen aus Polyoxymethylen auch durch Hinterpressen oder Hinterspritzen des Türmoduls im Bereich der kritischen Stellen der Fensterheberschienen für das Seitenfenster mit Kunststoffmaterial, das inhärent schon eine hohe Verschleißfestigkeit gegen- 20 über Polyoxymethylen aufweist, realisiert werden.

Nachfolgend soll die Erfindung beispielhaft anhand von Zeichnungen für den Fachmann noch deutlicher dargestellt werden.

Fig. 1 zeigt eine perspektivische Darstellung eines erfindungs- 25 gemäßen Türmoduls von der Seite, die dem Fahrgastinnenraum zugewandt ist.

Fig. 2 zeigt eine perspektivische Darstellung eines erfindungs- gemäßen Türmoduls von der Seite, die dem Fahrgastinnenraum abgewandt ist.

In Fig. 1 ist durch Bezugszeichen die Trägerplatte 1 hervorgehoben, die in ihrer dreidimensionalen Geometrie im wesentlichen an die leichte Wölbung einer Kraftfahrzeugtür angepasst ist. Die senkrecht verlaufenden Fensterheberschienen 2/2' für die nicht dargestellten Seitenfenster stellen einen integralen Bestandteil des Türmoduls dar und ersetzen 35 die normalerweise in diesem Bereich nachträglich aufgebraachten Fensterheberschienen aus Metall. Die Trägerplatte 1 ist in der dargestellten Ausführungsform zur verbesserten Gewichtsreduzierung nicht vollflächig ausgebildet, sondern sie besitzt verschiedene trapezförmig gestaltete Ausnehmungen 6 und insbesondere auch eine Halterung 3 für den nicht dargestellten Elektromotor und eine runde Ausnehmung 7 für den Lautsprecher. Ferner ist in Fig. 1 die Stromzufuhr 4 in Form von Leiterbahnen erkennbar, die über den 40 zentralen Stromanschluß 5 mit elektrischem Strom gespeist werden kann.

In Fig. 2 haben gleiche Bezugszeichen gleiche Bedeutung wie in Fig. 1. Insbesondere ist auch dort die Trägerplatte 1 dargestellt sowie die senkrecht verlaufenden Fensterheberschienen 2/2' für die nicht dargestellten Seitenfenster. Die Trägerplatte 1 weist trapezförmige Ausnehmungen 6, eine Halterung 3 für den Elektromotor und eine runde Ausnehmung 7 für den Lautsprecher auf. Seitlich ist der zentrale Stromanschluß 5 erkennbar, der zu den in dieser Darstellung nicht sichtbaren Leiterbahnen führt. Zusätzlich ist in der Figur noch erkennbar, dass die Fensterheberschienen 2/2' zur 55 besseren Fensterhebungsgenauigkeit mit Rillen 8 versehen sind, die zur Verbesserung ihrer Verschleißfestigkeit einer nicht sichtbaren Nachbehandlung unterzogen sind.

Patentansprüche

1. Einstückiger Türmodul für Kraftfahrzeuge aus thermoplastischem Kunststoff umfassend eine selbsttragende Trägerplatte und eine Vielzahl von integralen Halteelementen in Form von Erhebungen, Vertiefungen und Ausnehmungen, **dadurch gekennzeichnet**, dass er als zusätzlichen integralen Bestandteil elek- 65

trisch leitende Stromverbindungen von einem zentralen Anschluß an jeweils einzubauende Funktionselemente besitzt.

2. Türmodul gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass er eine einstückige selbsttragende Trägerplatte enthält, die in ihrer dreidimensionalen Geometrie im wesentlichen der Geometrie der Kraftfahrzeugtür, in die sie eingebaut werden soll, angepasst ist und eine Schichtdicke im Bereich von 0,3 bis 5 cm besitzt.

3. Türmodul gemäß Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass er aus thermoplastischem Kunststoffmaterial aufgebaut ist, vorzugsweise aus glasfaser- oder kohlefaserverstärktem Kunststoff auf Basis von Polypropylen, Polyamid, Polyester, Polyphenylenoxid, Polyphenylsulfid, Polyurethan, Polycarbonat oder Blends aus Polyester mit Acrylnitril-Butadien-Styrol-Copolymeren oder mit Acrylnitril-Styrol-Acrylester-Pfropfpolymeren.

4. Türmodul gemäß einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass Fensterheberschienen für ein beweglich angeordnetes Seitenfenster in den Türmodul integriert sind sowie Halteelemente für den die Bewegung der Seitenfenster bewirkenden Elektromotor.

5. Türmodul gemäß einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die elektrischen Stromzuführungen in der Form elektrischer Leiterbahnen ausgebildet sind.

6. Türmodul gemäß Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Leiterbahnen durch Aufbringen von elektrisch leitfähigem Material auf eine elektrisch isolierende Folie und anschließendes Hinterspritzen oder Hinterpressen dieser Kombination mit thermoplastischem Kunststoff, der ein elektrisch isolierendes Material darstellt, zur Ausbildung des Türmoduls hergestellt sind.

7. Türmodul nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass er als elektrisch leitfähiges Material elektrisch leitfähige Paste oder eine dünne Metallschicht oder aufgedampftes Metall oder elektrisch leitfähigen Kunststoff enthält, der Metallpartikeln, insbesondere Edelstahlfasern, oder Ruß oder Kohlefasern enthält.

8. Türmodul nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass er als elektrisch isolierende Folie eine Folie aus Polyolefin, Cycloolefincopolymer, Polyester, Polyphenylsulfid, Polyimid oder Polyetherimid enthält.

9. Türmodul gemäß Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die isolierende Folie aus Kunststoff gleichzeitig die Funktion einer Feuchtigkeitssperre innerhalb der Kraftfahrzeugtür übernimmt.

10. Türmodul gemäß Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass zur Verbesserung der Feuchtigkeitssperre zusätzlich auf den Türmodul oder die Folie noch eine Dichtmasse zur Abdichtung der Fugen zu angrenzenden oder aufgesetzten Oberflächen aufgebracht oder angespritzt wird.

11. Türmodul gemäß Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Leiterbahnen als elektrisch leitende Verbindungen durch einen elektrisch leitfähigen Kunststoff wie stahlfaser- oder kohlefasergefülltes Polymer im Zweikomponenten Spritzguß oder durch zwei aufeinanderfolgende Spritzgußschritte in die Trägerplatte des Türmoduls integriert sind.

12. Türmodul gemäß Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Leiterbahnen als elektrisch leitende Verbindungen durch Heißprägen von Al- oder Cu-Folie auf die elektrisch isolierende Folie oder die Träger-

platte des Türmoduls integriert sind.

13. Türmodul nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass er im Bereich der Fensterheberschienen für das Seitenfenster eine besonders hohe Verschleißfestigkeit gegenüber den Halterungselementen für die Seitenfenster besitzt.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

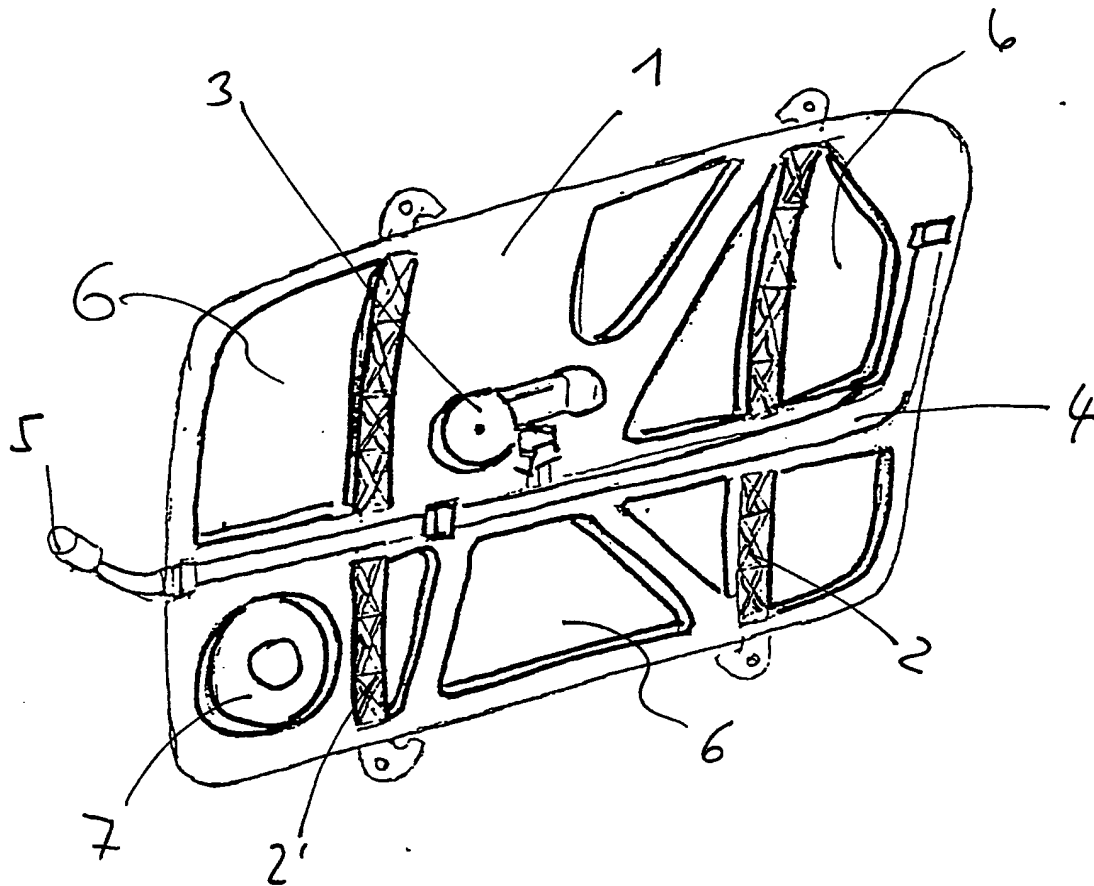


Fig. 1

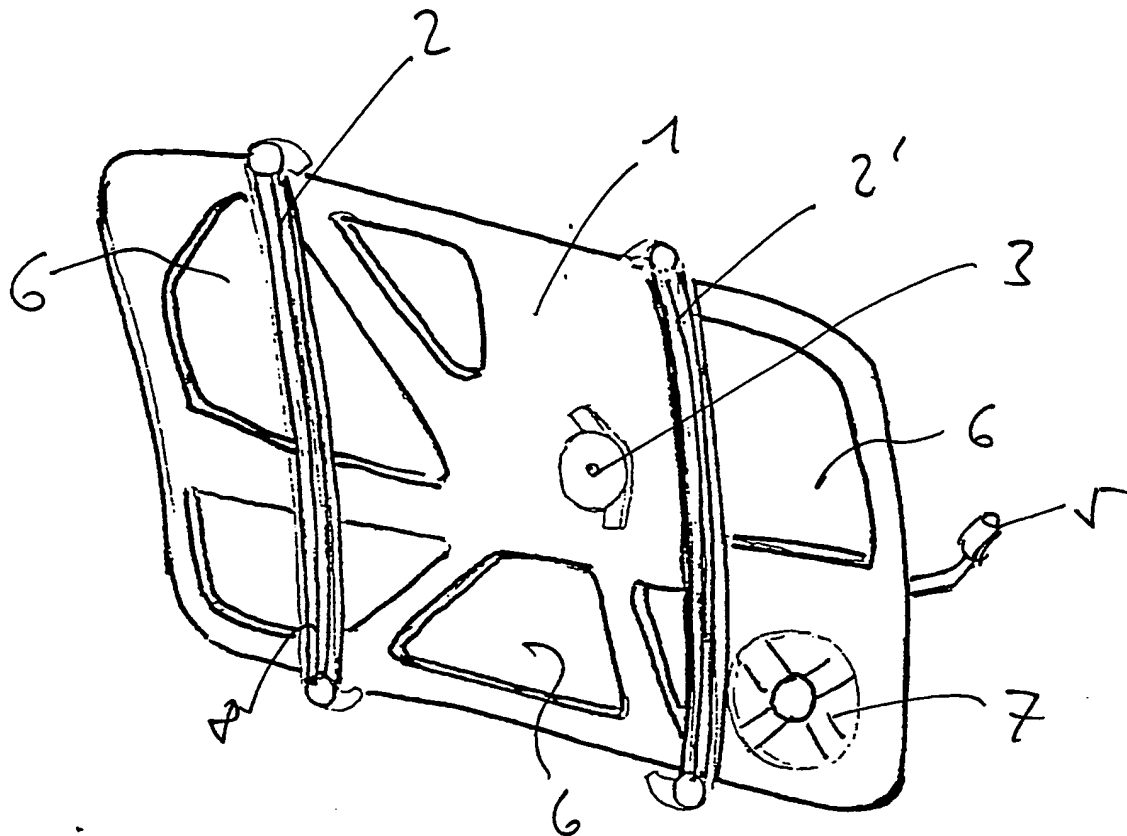


Fig 2